

DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Rok XXI. **Radom, 8 maja 1939 r.** **Nr 4.**

Spis treści.

Część A.

Dział ogólny i osobowy.

Dział Handlowo-Taryfowy.

Dział Ruchu Kolejowego.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

Obwieszczenia.

CZĘŚĆ A.

Dział Ogólny i Osobowy.

Poz. 15.

Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 15 Kwietnia 1939 r., w sprawie odznak dla pracowników służby drogowej „Za Wyróżnienie w Pracy".

W celu osiągnięcia jak najwyższego poziomu sprawności w pracy służby drogowej jako też wyróżnienia pracowników, którzy osiągnęli wysokie wyniki pracy na swych posterunkach pod względem dobrego stanu toru i oszczędnej gospodarki, ustanawiam odznakę, której warunki określa szczegółowo poniższy regulamin:

Regulamin

odznaki Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu

„Za Wyróżnienie w Pracy".

§ 1. Odznaka nadawana jest pracownikom służby drogowej, którzy pracą swą przyczynili się do wzorowego i oszczędnego utrzymania torów kolejowych. Odznakę nadaje Dyrektor Kolei Państwowych.

§ 2 Odznaka dzieli się na 3 grupy, a w każdej grupie na 3 lub 2 stopnie.

Do pierwszej grupy należą odznaki dla kontrolerów drogowych, dzielące się na 2 stopnie (rysunek 1);

do drugiej — odznaki dla zawiadowców odcinków drogowych, dzielące się na 3 stopnie (rysunek 2);

do trzeciej — odznaki dla torowych, dzielące się również na 3 stopnie (rysunek 3).

W grupie pierwszej odznaką pierwszego stopnia jest znaczek srebrny emaliowany, drugiego stopnia — znaczek złoty emaliowany.

W grupie drugiej odznaką pierwszego stopnia jest znaczek bronzowy emaliowany, drugiego stopnia — znaczek srebrny emaliowany, trzeciego stopnia — znaczek złoty emaliowany.

W grupie trzeciej odznaką pierwszego stopnia jest znaczek bronzowy częściowo emaliowany, drugiego stopnia — znaczek srebrzony, częściowo emaliowany, trzeciego stopnia — znaczek złocony, częściowo emaliowany.

§ 3. Odznaka pierwszej i drugiej grupy ma kształt sześciobocznej tabliczki z napisem „Za Wyróżnienie w Pracy — D. O. K. P. w Radomiu", obramowanej u góry emblematami pracy drogowo-kolejowej, po bokach wieńcem laurowym, u dołu ogólnym emblematem kolejowym.

Odznaka trzeciej grupy ma kształt ośmiobocznej tabliczki z napisem „Za Wyróżnienie Pracy torowego — D. O. K. P w Radomiu", rysunkiem toru kolejowego, oskardu i klucza, obramowanej u góry tarczą czerwoną, z liśćmi lauru, u dołu ogólnym emblematem kolejowym.

§ 4. Odznaka w każdym stopniu może być nadana tylko raz. Odznaka drugiego stopnia może być nadana pracownikom, posiadającym odznakę pierwszego stopnia, o ile przy rocznej ocenie uzyskali powtórnie pierwsze miejsca, a trzeciego stopnia — pracownikom,

posiadającym odznakę drugiego stopnia, o ile przy rocznej ocenie uzyskali po raz trzeci pierwsze miejsce.

§ 5. Do każdego stopnia odznaki we wszystkich grupach przywiązana jest nagroda pieniężna, która wynosi: w pierwszej grupie 300—250 zł., w drugiej — 200—150 zł. i w trzeciej — 50 zł.

§ 6. Osoby odznaczone otrzymują dyplom nadania

§ 7. Odznakę dla torowych i zawiadowców odcinków drogowych nosi się na mundurze — na środku górnej lewej kieszeni, — dla kontrolerów drogowych — na ubraniu cywilnym — w lewej klapie marynarki.

W przypadku posiadania przez jedną osobę odznak 2-go lub 3 go stopnia nosi się odznakę tylko najwyższego stopnia

§ 8. Koszty odznaki pokrywa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych.

§ 9. Utrata odznaki następuje na skutek popełnienia występku służbowego, za który ukarano pracownika karą dyscyplinarną.

Dyrektor Kolei Państwowych, może pracownikowi, który utracił prawo do odznaki, w drodze wyjątku przywrócić to prawo, jednak po upływie okresu czasu wskazanego w pkt. 2 § 58 rozporządzenia Rady Min. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.

§ 10. Nadanie i utratę odznaki ogłasza się w Dziennikach Zarządzeń Dyrekcji.

Pracownicy odznaczeni, których nazwiska ogłoszono w Dziennikach Zarządzeń Dyrekcji, mają prawo noszenia odznaki.

§ 11. Odznakę i nagrodę wręcza odznaczonym pracownikom Dyrektor Kolei Państwowych

Odznaka ma być widomym świadectwem wytężonej pracy, upamiętnieniem osiągniętego wyniku i zachętą do większych jeszcze wysiłków, ma być moralną nagrodą i czynnikiem pobudzającym do szlachetnej rywalizacji

Odznakę może zdobyć każdy z pracowników, który potrafi dobrze zorganizować pracę i przy najmniejszych środkach systematycznie dążyć do realizowania planu pracy i najwyższych jej wyników.

Ewidencję pracowników odznaczonych prowadzi Biuro Personalne (Dział Ewidencji i Kwalifikacyj).

Zarządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

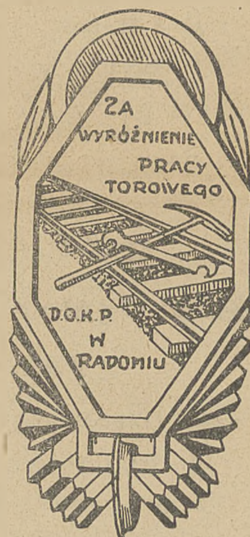
Nr P.3b.-8/14/39.



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Dział Handlowo-Taryfowy.

Poz. 16.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 15 marca 1939 r. Nr. 14, w sprawie scalenia okólników i zarządzeń Wydziału Handlowo-Taryfowego oraz wprowadzenia Skorowidza okólników i zarządzeń w sprawach przewozowo-taryfowych.

Z ważnością od dnia 1 lutego 1939 r., wydany został Zbiór okólników handlowo-taryfowych.

Zbiór ten zawiera wszystkie obowiązujące okólniki i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, które nie zostały objęte Zbiorem okólników M K., Cz.I,II,III,IV i V oraz okólniki i zarządzenia Wydziału Handlowo-Taryfowego.

Zbiór okólników handlowo-taryfowych wydano jako załącznik do niniejszego Dziennika Zarządzeń DOKP. w oddzielnych broszurach z podziałem, w zależności od treści zarządzeń, na trzy części, zawierające:

Część I — sprawy przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych;

Część II — sprawy taryf towarowych i ekonomiczno-handlowych;

Część III — sprawy: przewozowe, najmu składowisk, kolejowo-celne, reklamacyj kolejowych, przedsiębiorstw zarobkowych i ogólne.

Jednocześnie, w celu ułatwienia stacjom orientowania się w całokształcie obowiązujących okólników i zarządzeń służby handlowo-taryfowej, wydany został Skorowidz okólników i zarządzeń w sprawach przewozowo-taryfowych.

Do skorowidza tego zostały włączone wszystkie obowiązujące na dzień 1 lutego 1939 r., okólniki i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, ogłoszone

w Zbiorze okólników M.K. Część I,II,III,IV i V, w Dziennikach urzędowych M.K., w Dziennikach Taryf i Zarządzeń Kolejowych i w Instrukcjach handlowo-taryfowych oraz wszystkie okólniki i zarządzenia Dyrekcji, ogłoszone w Zbiorze okólników handlowo-taryfowych Cz. I,II, i III i w Dziennikach Zarządzeń DOKP.

Nie zostały natomiast włączone do Skorowidza t. zw. „Zarządzenia okólnikowe” o charakterze przejściowym, które, ze względu na krótkotrwałe okresy ich ważności, nie są ogłaszane w Dziennikach Zarządzeń DOKP.

Wobec wydania Zbioru okólników handlowo-taryfowych i Skorowidza okólników i zarządzeń w sprawach przewozowo-taryfowych, okólniki i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji oraz Wydziału Handlowo Taryfowego, które nie zostały włączone do Skorowidza tracą automatycznie ważność z chwilą wejścia w życie wymienionych wydawnictw.

Nr IV. 2 f. 30/14/39.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 17.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 28 Kwietnia 1939 r. Nr. 15, w sprawie pouczenia o wypadku kolejowym.

W dniu 9 stycznia 1939 r. na stacji Piaseczno zdarzył się wypadek wykolejenia wagonów, spowodowany przełożeniem zwrotnicy pod wjeżdżającym na stację pociągiem nr. 102.

Wypadkowi temu towarzyszyły charakterystyczne okoliczności, świadczące o lekkomyślnym wykonywaniu obowiązków służbowych przez personel służby wykonawczej, wobec tego podaję opis tego wypadku, celem wykorzystania go jako materiał do perjodycznych pouczeń pracowników.

Opis wypadku.

Pociąg nr. 102, który przy regularnym biegu powinien przejść przez stację Piaseczno bez zatrzymania, szedł w dniu 9 stycznia 1939 r. ze znacznym opóźnieniem, wskutek czego stacja przyjęła go na tor główny dodatkowy nr. 3 celem skrzyżowania z pociągiem motorowym nr. MTE 109, mającym przejść po torze nr 1 bez zatrzymania.

W czasie, gdy pociąg nr. 102 przejeżdżał zwrotnice wjazdowe, dyżurny ruchu widząc, że pociąg motorowy nr MTE 109, biegnący z przeciwnego kierunku, zatrzymał się już przed semaforem wjazdowym, dla przyśpieszenia przejścia jego przez stację, nie sprawdziwszy, czy pociąg nr. 102 przeszedł całym składem zwrotnice, leżące w drodze przebiegu, zamknął semafor wjazdowy i polecił strażnikowi ochrony zwolnić blok przebiegowy utwierdzający zwalniaczem kluczowym, znajdującym się na peronie. Następnie po sprawowaniu bloku i ustawieniu drążka przebiegowego w położenie zasadnicze, przełożył dźwignię zwrotnicową, a tym samym i zwrotnicę nr. 7 pod przedostatnim wagonem pociągu nr 102, powodując tym wykolejenie jednego wagonu i zatarasowanie sąsiedniego toru nr 1, po którym miał przepuścić pociąg motorowy nr MTE 109.

Nie widząc jednak z kancelarji skutków przedwczesnego przełożenia zwrotnicy nr 7, dyżurny ruchu bezpośrednio po przełożeniu wspomnianej zwrotnicy ustawił semafor wjazdowy z toru nr 1 na wyjazd dla pociągu nr MTE. 109, a następnie, nie zamawiając drogi przebiegu, zwolnił blok sygnałowy zwalniający dla wyjazdu tego pociągu na stację. Nastawniczy po otrzymaniu bloku sygnałowego zwalniającego, niezwłocznie podał semafor wjazdowy na „wolna droga” dla pociągu nr MTE. 109 pomimo, że nie otrzymał ustnego polecenia od dyżurnego ruchu przygotowania drogi przebiegu.

O skutkach załatwienia czynności związanych z przyjęciem pociągu Nr 102, powodujących wykolejenie wagonów i zatarasowanie toru nr 1. dyżurny ruchu przekonał się dopiero po wyjściu na peron, w celu spotkania wjeżdzającego już na stację pociągu nr MTE. 109 i wówczas dopiero, widząc sytuację zagrażającą bezpieczeństwu przejeżdżającego przez stację pociągu motorowego, zatrzymał go sygnałem ręcznym „stój” i gwizdkami alarmującymi.

Przeprowadzone w tej sprawie dochodzenie służbowe ujawniło, że wypadek wykolejenia pociągu nr 102 nie był następstwem sporadycznego obsłużenia zwalniacza kluczowego przez strażnika ochrony kolei, lecz wynikiem stałego obsługiwania tego zwalniacza przez strażników, stróżów i zwrotniczych a nawet osoby postronnej, zamiast przez samego dyżurnego ruchu, na co zawiadowca stacji nie zwrócił uwagi.

Ponadto dochodzenie służbowe ujawniło, że na stacji Piaseczno praktykowany był zwyczaj dawania przez dyżurnego ruchu bloku sygnałowego zwalniającego bez zamówienia i przygotowania odnośnej drogi przebiegu, a zapisy do książek zamówień i gotowości dróg przebiegu dyżurni ruchu dyktowali nastawniczym odrazu po przejściu kilku lub kilkunastu pociągów, podając przy tym fikcyjne czasy.

W czasie służby, dyżurni ruchu niejednokrotnie opuszczali samowolnie posterunki służbowe, a czuwanie nad służbą ruchu pozostawiali zwrotniczym, zatrudnionym na nastawni dysponującej.

Na dyżurach niektórych dyżurnych ruchu tabor manewrowy wyjeżdżał poza granicę dozwolonego przetaczania bez wydania rozkazu szczególnego, a sąsiednie stacje nie były o tym powiadomione. Również dyżurni ruchu nie wydawali podróżnym książek zażaleń, chociaż żądania podróżnych były uzasadnione.

Kasa biletowa nie była nocną porą otwierana w czasie przepisowym, wskutek czego podróżni nie mogli wykupić biletów.

Niezależnie od usterek techniczno ruchowych zagrażajacych poważnie bezpieczeństwu ruchu i świadczących niezbicie o braku zainteresowania się zawiadowcy stacji czynnościami podległego mu personelu i sposobem wykonywania służby ruchu przez ten personel, dochodzenie ustaliło także brak nadzoru dyżurnego ruchu i zawiadowcy stacji nad utrzymaniem czystości w poczekalni, klatek schodowych i innych ubikacji służbowych.

Tak znaczna ilość uchybień służbowych, jaka została ujawniona w toku dochodzenia charakteryzuje dobitnie jak niedbale i lekkomyślnie pełnią służbę pracownicy na stacji, do czego bezwątpienia przyczyniło się rozluźnienie dyscypliny służbowej i brak należytej kontroli i dobrej woli ze strony zawiadowcy stacji.

Winnych, którzy nie zastosowali się do wydanych zarządzeń, ukarałem stosownie do przewinień karami porządkowymi i dyscyplinarnymi.

Nr. 1 4a. 75/41/39.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

Poz. 18.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 3 Kwietnia 1939 r., Nr 16, w sprawie norm robocizny i materiałów przy robotach budowlanych.

W normach robocizny i materiałów przy robotach budowlanych, wydanych w 1937 r. przez Ministerstwo Komunikacji, należy wprowadzić w dziale 1 (roboty torowe) następujące poprawki i uzupełnienia:

(1) poz. 112. Uzupełnienie warstwy podsypki z podnoszeniem toru do 5 cm, podbiciem wszystkich podkładów, oprofilowaniem warstwy podsypki, oraz usypaniem zbywającej podsypki w pryzmy:

a) na zwirze — 1 km roboty niewykwal. 800 godz. pracy

b) na tłuczniu — 1 km roboty niewykwal. 1.400 godz. pracy

(2) wstawić nowe pozycje:

1) Zdjęcie pokrywającej tor warstwy tłucznia:

a) na linii jednotorowej — 1 km rob. niewykw. 210 godz. pracy

b) na linii dwutorowej — 1 km rob. niewykw. 360 godz. pracy.

2) Przesiewanie tłucznia (wyjęcie z toru, przesianie, usunięcie wysiewek) — 1 m^3 rn. 3, 2—2, 6 godzin pracy.

Powyższe poprawki i uzupełnienia powinny być wprowadzone w posiadanych egzemplarzach norm *kolorem czerwonym.*

Nr. III 1 org. 11/8/39 r.

Obwieszczenia.

Sprostowanie nazwiska:

Na mocy tytułu wykonawczego Sądu Okręgowego w Radomiu z dnia 5 maja 1938 r. Sygnatura CO 1093/37 nazwisko Darczuka Władysława, adiunkta, p.o. zawiadowcy stacji Kunów prostuje się na „Darczak".

Kary dyscyplinarne:

w służbie ruchu:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 28.X 1938 r. Nr. Ds. 186/38 został Baran Maciej, kierownik pociągu II kl. st. Kielce, ukarany wydaleniem ze służby za to, że pełniąc obowiązki rozdawcy bagażowego przywłaszczył sobie z przesyłki ekspresowej Łódź-Suchedniów 148 dk. firanek do okien.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 15.XII 1938 r. Nr. Ds. 225/38 został Bednarek Feliks, asystent st. Szydłowiec, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że w dniu 28.IX 1938 r. nie wydał polecenia zwrotniczemu posterunku Nr. 1 przygotowania jezdni na tor wolny Nr. 1, a wydał polecenie podania semaforu na „wolna droga", przez co poc. 23 wjechał na zajęty tor Nr. 3 przez poc. 3171, skutkiem czego nastąpiło zderzenie i uszkodzenie 7 wagonów towarowych, 1 wagonu bagażowego i parowozu poc. 23.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 17.II.1939 r. Nr. Ds. 13/39 został Matys Tadeusz, adiunkt st. Radom, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu na posterunku blokowym Marianówka w dniu 14.IX 1938 r., przyczynił się do najechania poc. 1702 W. na poc. 1698 W.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 17.II 1939 r. Nr Ds. 13/39 został Wcisło Stanisław, asystent st. Rożyszcze, ukarany obniżeniem uposażenia o dwie grupy uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc obowiązki dyżurnego ruchu na st. Rożyszcze wyprawił poc. Nr. 1702 W. bez otrzymania telegramu zapowiadawczego od posterunku blokowego Marianówka z potwierdzeniem przejścia poprzednio wyprawionego poc. Nr. 1698 W., przez co spowodował najechanie poc. Nr. 1702 W. na poc. Nr. 1698 W.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M.K. z dnia 15. III. 1939 r. Nr. Ds. 59/39 został Kalinowski Dyonizy—Zdzisław, adiunkt st. Bratków, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę uposażenia za to, że w dniu 7.11. 1938 r. wyprawił do st. Jeleń poc. Nr. 674 bez uzyskania telegraficznego zezwolenia st. Jeleń i mimo tego, że uprzednio nadał do st. Jeleń telegram zapowiadawczy o wolnej drodze dla poc. Nr. 9869, przez co spowodował spotkanie się tych pociągów na 35 km. na szlaku Jeleń—Bratków i nie zawiadomił natychmiast zawiadowcy st. Bratków o wydarzeniu, chcąc je ukryć.

w służbie mechanicznej:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M.K. z dnia 22.XII. 1938 r. Nr. Ds. 230/38 został Korytkowski Adolf-Antoni, maszynista II kl. parowoz. w Kiwercach, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że niezgodnie z wymogami dyscypliny służbowej odnosił się do zawiadowcy parowozowni i dyspozytora parowoz. Kiwerce oraz, że w r. 1937 zgłosił się do służby dwa razy w stanie nietrzeźwym.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 11.I. 1939 r. Nr. Ds. 1/39 został Włodarczyk Stefan, pracownik stały Parowozowni Głównej Skarżysko-Kam., ukarany obniżeniem uposażenia o jedną kategorię płacy z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że w dniu 5.VII 1938 r. opuścił samowolnie posterunek służbowy i udał się do miasta, gdzie nadużył alkoholu, co w następstwie spowodowało wykolejenie się na zwrotnicy parowozu z zestawami tendrowymi i trzema parowozami.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M K. z dnia 28.II 1939 r. Nr. Ds. 37/39 został Bastrzyk Józef, stały pracownik Par. Gł. w Skarżysku, ukarany wydaleniem ze służby za to, że wieczorem 18.V. 1936 r. wraz z innymi pobił Józefa Kurowskiego, powodując uszkodzenie ciała i śmierć tegoż.

W służbie drogowej:

Prawomocnym orzeczeniem Komisji Dyscyplinarnej przy D O. K. P. Radom z dnia 16.11. 1938 r. Nr K. D 26/38 został Gerwatowski Jan, asystent Oddziału Drogowego w Równem, ukarany zwolnieniem ze służby ze zmniejszeniem zaopatrzenia emerytalnego o 10% za to, że pełniąc obowiązki magazyniera na st. Szydłowiec w r. 1936 i 1937 ważył niedokładnie przesyłki, wskutek czego wpisywał do listów przewozowych wagę niezgodną z rzeczywistością, powierzał klucze od magazynu skór odbiorcom, którzy w jego nieobecności zabierali swoje przesyłki.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 22. XII. 1938 r. Nr Ds. 231/38 został Więcek Franciszek, zawiadowca odc. drog. II. kl. w Jedlni, ukarany obniżeniem uposażenia o dwie grupy uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że wydał bezprawnie osobie prywatnej dwie beczki oleju wulkanowego, stanowiącego własność P. K. P., czym spowodował stratę dla kolei na sumę 106 zł 80 gr.

w służbie zasobów:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M.K. z dnia 22. XII. 1938 r. Nr. Ds. 232/38 został Cheliński Franciszek, magazynier Gł.Mag. Zas. I kl. w Radomiu, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę uposażenia z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że dnia 16 VIII. 1932 r. bez należytego zapotrzebowania, przygotował do wysyłki z powierzonego mu magazynu 2 beczki oleju wulkanowego dla odcinka drog. w Szydłowcu i nie zrobił na tę przesyłkę doliczenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-93.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymania terminu ogłoszenia.

Wydawca: Inż. Kmita Adam — D. O. K. P. Radom. Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 7425.